

DERWENT-ACC-NO: 2003-124750

DERWENT-WEEK: 200419

COPYRIGHT 1999 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Seat arrangement in motor vehicle
e.g. recreational vehicle RV, has one of two center
seats laterally moved closer to other center seat and vice
versa

PATENT-ASSIGNEE: HONDA MOTOR CO LTD[HOND]

PRIORITY-DATA: 1996JP-0287165 (October 29, 1996)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE		
LANGUAGE	PAGES	MAIN-IPC	
JP 3507480 B2	012	March 15, 2004	N/A
		B60N 002/08	
JP 2002362198 A	012	December 18, 2002	N/A
		B60N 002/06	

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO
APPL-DATE		
JP 3507480B2 1997JP-0200479	Div ex July 25, 1997	
JP 3507480B2 2002JP-0166723	N/A July 25, 1997	
JP 3507480B2 N/A	Previous Publ.	JP2002362198
JP2002362198A 1997JP-0200479	Div ex July 25, 1997	
JP2002362198A 2002JP-0166723	N/A July 25, 1997	

INT-CL (IPC): B60N002/06, B60N002/08

RELATED-ACC-NO: 1998-432876

ABSTRACTED-PUB-NO: JP2002362198A

BASIC-ABSTRACT:

NOVELTY - The seat arrangement (10) includes two front seats, two center seats (26,28) and a rear seat (30). One of two holders (38,40) maintain one of the center seats closer to the other center seat and away from the side door (16a) of the vehicle. The other holder maintains the same center seat away from the other center seat and near to the side door. The same center seat is laterally movable.

DETAILED DESCRIPTION - When the center seats are set closer to each other, the passageway between the side door and one of the center seats allows the passenger or driver to enter or exit the vehicle via the side door. When the center seats are away from each other, the passageway between the center seats allows the passenger to move between the center and rear seats. A control lever releases the center seat holding state of both holders.

USE - For use in motor vehicle e.g. recreational vehicle RV:

ADVANTAGE - Enables driver or passenger to move between seats or enter and exit vehicle with ease. Improves seat handling.

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The figure shows the top view of a vehicle seat arrangement.

Seat arrangement 10

Side door 16a

Center seats 26,28

Rear seat 30

Holders 38,40

CHOSEN-DRAWING: Dwg.2/17

TITLE-TERMS: SEAT ARRANGE MOTOR VEHICLE RECREATION VEHICLE
ONE TWO SEAT LATERAL
MOVE CLOSE SEAT VICE

DERWENT-CLASS: Q14

SECONDARY-ACC-NO:

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N2003-099580

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号
特開2002-362198
(P2002-362198A)

(43) 公開日 平成14年12月18日(2002.12.18)

(51) Int.Cl.⁷
B60N 2/06

識別記号

F I
B 60 N 2/06

テ-マコ-ト^{*}(参考)
3 B 0 8 7

卷之三十一

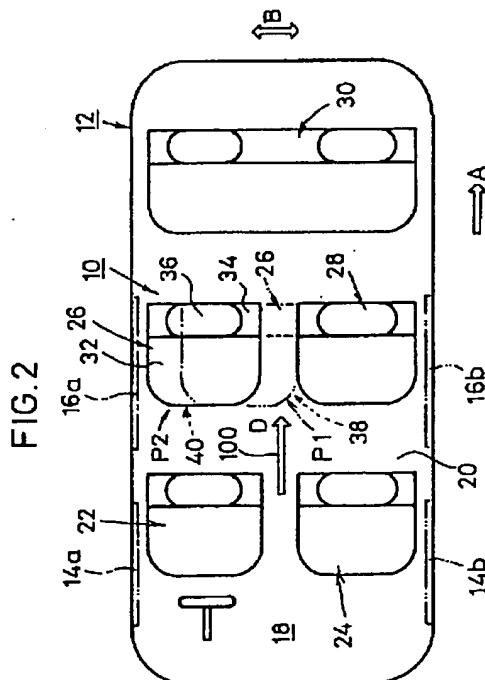
(21)出願番号	特願2002-166723(P2002-166723)	(71)出願人	000005326
(62)分割の表示	特願平9-200479の分割		本田技研工業株式会社
(22)出願日	平成9年7月25日(1997.7.25)		東京都港区南青山二丁目1番1号
(31)優先権主張番号	特願平8-287165	(72)発明者	小田垣 邦道
(32)優先日	平成8年10月29日(1996.10.29)		埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会
(33)優先権主張国	日本(JP)		社本田技術研究所内
		(74)代理人	100077665 弁理士 千葉 剛宏 (外2名) Fターム(参考) 3B087 BA03 BB07 BC05 BC06

(54) 【発明の名称】 車両用シート配置構造

(57) 【要約】

【課題】使用状況等に応じてシートを車幅方向に移動可能にし、汎用性に優れる車両用シート配置構造を提供する。

【解決手段】車幅方向に配置された第1リヤシート26、28を有し、この第1リヤシート26を前記第1リヤシート28に近接する位置に保持する第1保持手段38と、前記第1リヤシート26を該第1リヤシート28から離間するサイドドア16a側に保持する第2保持手段40とを備える。



【特許請求の範囲】

【請求項1】車長方向に前席シート、中央席シートおよび後席シートの3列シートが順次配設されるとともに、前記前席シートは、運転席と助手席との間に第1中央ウォークスルー用通路が形成され、かつ前記中央席シートは、車幅方向に二以上のシートが配設される車両において、

前記中央席シートの少なくとも一のシートを、該一のシートと車幅方向に隣り合う別のシートに近接させてサイドドアとの間に側方ウォークスルー用通路を形成する第1位置と、該別のシートに対して車幅一方向に離間する前記サイドドアに近接させて該別のシートとの間に第2中央ウォークスルー用通路を形成する第2位置とに選択的に保持する第1および第2保持手段と、

前記一のシートの下方に設けられ、前記第1および第2保持手段の保持状態を解除して前記一のシートを前記第1および第2位置の間に移動可能にするための操作レバーと、

を備え、

前記中央席シートの前記一のシートが前記第1位置に配置される際、前記第1中央ウォークスルー用通路から前記側方ウォークスルー用通路に繋がって前記前席シートおよび前記後席シートの乗員が前記サイドドアから乗り降り可能なウォークスルー用通路が形成される一方、前記操作レバーを操作して前記第1保持手段の保持状態を解除し、前記一のシートが前記第2保持手段で前記第2位置に配置される際、前記第1中央ウォークスルー用通路から前記第2中央ウォークスルー用通路を介して前記後席シートに移動可能なウォークスルー用通路が形成されることを特徴とする車両用シート配置構造。

【請求項2】車長方向に前席シート、中央席シートおよび後席シートの3列シートが順次配設されるとともに、前記前席シートは、運転席と助手席との間に第1中央ウォークスルー用通路が形成され、かつ前記中央席シートは、車幅方向に二以上のシートが配設される車両において、

前記中央席シートの少なくとも一のシートを、該一のシートと車幅方向に隣り合う別のシートに近接させてサイドドアとの間に側方ウォークスルー用通路を形成する第1位置と、該別のシートに対して車幅一方向に離間する前記サイドドアに近接させて該別のシートとの間に第2中央ウォークスルー用通路を形成する第2位置とに選択的に保持するとともに、前記一のシートを前記第1および第2位置の間にスライド自在に支持する互いに平行な一対の横方向レール部材と、

前記一のシートの底部に固定され、前記横方向レール部材に係合して車幅方向にスライド可能な可動ガイド部材と、

前記横方向レール部材および前記可動ガイド部材に設けられ、前記一のシートを前記第1および第2位置にそれ

10

20

30

40

50

ぞれ保持する第1および第2保持手段と、

前記一のシートの下方に設けられ、前記第1および第2保持手段の保持状態を解除して前記一のシートを前記第1および第2位置の間にスライド可能にするための操作レバーと、

を備え、

前記中央席シートの前記一のシートが前記第1位置に配置される際、前記第1中央ウォークスルー用通路から前記側方ウォークスルー用通路に繋がって前記前席シートおよび前記後席シートの乗員が前記サイドドアから乗り降り可能なウォークスルー用通路が形成される一方、前記操作レバーを操作して前記第1保持手段の保持状態を解除し、前記一のシートをスライドさせて、該一のシートを前記第2保持手段で前記第2位置に配置させる際、前記第1中央ウォークスルー用通路から前記第2中央ウォークスルー用通路を介して前記後席シートに移動可能なウォークスルー用通路が形成されることを特徴とする車両用シート配置構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、車幅方向に二以上のシートが配置される車両用シート配置構造に関する。

【0002】

【従来の技術】近年、乗用車として、ワゴンやRV(Recreational Vehicle)等の多様性を有する自動車が普及しつつある。この種の車両では、例えば、1列目から2列目まで、さらには1列目から3列目までの車室内移動(以下、ウォークスルーという)を可能にする構造等を採用することにより、種々の要請に対応している。

【0003】この種のウォークスルーを可能にするために、図16および図17に示す構造が考えられる。すなわち、図16において、車両1aの車室内には、車長方向(矢印A方向)後方に向かってフロントシート2a、第1リヤシート3aおよび第2リヤシート4aが3列に配置されている。そして、フロントシート2aの間および第1リヤシート3aの間には、直線状ウォークスルー用通路5aが一体的に設けられている(図16中、矢印X参照)。

【0004】また、図17に示す車両1bでは、フロントシート2b、第1リヤシート3bおよび第2リヤシート4bが3列に配置されるとともに、この第1リヤシート3bがベンチシートを構成しており、前記車両1bの車室側部、すなわち、一方のサイドドア6に近接して配設されている。従って、フロントシート2bの間および第1リヤシート3bと他方のサイドドア7との間に、ウォークスルー用通路5bが一体的に設けられている(図17中、矢印Y参照)。

【0005】ところで、図16に示す車両1aでは、第1リヤシート3aが両サイドドア6、7に近接して配置されている。このため、特にサイドドア6または7を開

けて第2リヤシート4aへの乗り降りを行おうとする際、第1リヤシート3aが邪魔になるおそれがある。

【0.007】従って、利用者は、車両購入時に、上記の利便性や欠点を考慮していずれかのタイプを選択している。しかしながら、利用者の年齢や体格等によって、便利と感じる程度や不便と感じる程度が大きく異なっており、幅広い層の利用者を満足させることは困難であるという問題が指摘されている。

【0008】そこで、特公平7-23071号公報に開示されているように、運転席の後方に配置されるシートが、互いに独立した左右のセパレート式独立シートで構成され、前記左右の独立シートが接近離間するよう�数ライド可能であるシート装置が知られている。

[0009]

【発明が解決しようとする課題】上記の従来技術では、ベースフレーム上に一对のガイドレールの一端が固定されるとともに、前記ガイドレールの他端に独立シートが固定されている。そして、ガイドレールは、車体前後方向に対して所定角度だけ傾斜しており、その傾斜方向が独立シートのスライド方向になっている。このため、独立シートは、前方スライド位置と後方スライド位置とに進退することになり、前記独立シートを車幅方向に沿って移動させることができない。

【0010】これにより、一方の独立シートを固定した状態で、他方の独立シートをスライドさせて各独立シート間および前記他方の独立シートとサイドドアとの間に、選択的にウォークスルー用通路を設けようすると、前記一方の独立シートと前記他方の独立シートとが、いずれかの配置状態で車幅方向に対して整列不能になるという問題が指摘されている。

【0011】本発明は、この種の問題を解決するものであり、使用状況等に応じてシートを車幅方向に沿って移動可能にし、汎用性に優れる車両用シート配置構造を提供することを目的とする。

[0012]

【課題を解決するための手段】前記の課題を解決するために、本発明では、車幅方向に二以上のシートが配置されており、少なくとも一のシートが、第1保持手段を介してこれに隣り合う別のシートに近接する位置に保持される一方、第2保持手段を介して前記別のシートから離間する車室側部に保持される。

【0013】このため、第1保持手段を使用することにより、一のシートと別のシートとでベンチシートが構成

されて車室側部にウォークスルー用通路が形成される。一方、第2保持手段を使用することにより、キャプテンシートが構成されて一のシートと別のシートとの間に第2中央ウォークスルー用通路が形成される。従って、第1保持手段と第2保持手段とを選択的に使用するだけで、種々の使用状況等に容易に対応することができる。

【0014】また、本発明では、一のシートが、横方向レール部材に沿って別のシートに近接する位置から該別のシートに対して車幅一方向に離間する車室側面部まで移

10 動自在である。これにより、一のシートを横方向レール部材に沿ってスライドさせるだけによく、前記一のシートの取り扱い作業性が有効に向かう。

〔0015〕

【発明の実施の形態】図1は、本発明の第1の実施形態に係る車両用シート配置構造10が採用される車両12の内部概略斜視説明図であり、図2は、前記車両12の内部概略平面説明図である。

【0016】車両12は、フロントドア14a、14bとサイドドア16a、16bとを備えており、このフロントドア14a、14bおよびこのサイドドア16a、16bにより外部に開閉される車室18内のフロア20上には、車長方向（矢印A方向）後方に向かってフロントシート22、24と第1リヤシート26、28と第2リヤシート30とが3列に設けられる。この第1リヤシート26、28に、本実施形態に係るシート配置構造10が採用される。

【0017】第1リヤシート26は、着座部32と、背もたれ部34と、この背もたれ部34の上縁に着脱自在なヘッドレスト26aを備える。第1リヤシート26

30 は、前記第1リヤシート26と同様に構成されており、同一の構成要素には同一の参照符号を付してその詳細な説明は省略する。

【0018】シート配置構造10は、第1リヤシート26を第1リヤシート28に近接する第1位置P1に保持する第1保持手段38と、この第1リヤシート26を前記第1リヤシート28から離間する車室側部、すなわちサイドドア16a側に近接する第2位置P2に保持する第2保持手段40とを備える。

【0019】図3に示すように、第1保持手段38は、
フロア20上に車幅方向(矢印B方向)に所定の距離だ
け離間して設けられる第1係止棒体42a、42bと、
前記第1係止棒体42a、42bより後方(矢印A方
向)に所定の距離だけ離間して設けられる第1ストライ
カ44a、44bとを有する。

【0020】図4に示すように、第1係止棒体42a、42bは、略コ字状を有しており、この第1係止棒体42a、42bの下方に位置するフロア20には、必要に応じて逃げ用凹部46が設けられる。第1ストライカ44a、44bは、同様に略コ字状を有しており、その下方には、必要に応じて逃げ用凹部48が設けられる。

【0021】第2保持手段40は、第1保持手段38を構成する第1係止棒体42bを挟んで車幅方向（矢印B方向）に所定の間隔だけ離間してフロア20上に設けられる第2係止棒体50a、50bと、この第2係止棒体50a、50bより後方（矢印A方向）に所定の距離だけ離間し、かつ前記第1保持手段38を構成する第1ストライカ44bを挟んで前記フロア20上に設けられる第2ストライカ52a、52bとを有する。フロア20には、第2係止棒体50a、50bの下方および第2ストライカ52a、52bの下方に対応し必要に応じて逃げ用凹部54、56が形成される。

【0022】図4および図5に示すように、第1リヤシート26を構成する着座部32の両側には、この第1リヤシート26を第1保持手段38と第2保持手段40とに選択的に装着するための係止手段58およびロック手段60が設けられる。係止手段58は、着座部32の前方側下端に固着されるフック部材62a、62bを有する。このフック部材62a、62bは、第1および第2保持手段38、40を構成する第1係止棒体42a、42bおよび第2係止棒体50a、50bに対応して所定の間隔ずつ離間して配置されており、水平方向に延在する係止溝部64a、64bを設けている。

【0023】ロック手段60は、着座部32の後端側下部に設けられて一対の駆動ワイヤ66にそれぞれの一端が係合する一対のレバーパー部材68を備え、このレバーパー部材68の他端に回動軸70が固着される。回動軸70には、ラッチ部材72の一端側が固着されるとともに、前記回動軸70に巻回されたコイルスプリング74の一端が、図示しないフレームに固着された係止部材76に支持されるとともに、前記コイルスプリング74の他端が、前記ラッチ部材72の突起部78に係止される。

【0024】コイルスプリング74は、ラッチ部材72を、常時、矢印C方向に付勢しており、このラッチ部材72の他端側に爪部80が設けられる。ラッチ部材72には、図示しないフレームに固着されたガイドピン82が嵌合する溝部84が設けられている。一対の駆動ワイヤ66は、着座部32の前方に引き出され、操作部86に一体的に係合している。

【0025】第1リヤシート28は、図3に示すように、第3保持手段90を介してサイドドア16b側の車室側部に保持される。第3保持手段90は、第1および第2保持手段38、40と同様に、所定の間隔だけ離間する第1係止棒体92a、92bと、この第1係止棒体92a、92bの後方（矢印A方向）に所定距離だけ離間して設けられる第3ストライカ94a、94bとを備える。第1リヤシート28を構成する着座部32には、第1リヤシート26と同様に係止手段およびロック手段（共に図示せず）が設けられている。

【0026】このように構成される第1の実施形態に係るシート配置構造10の動作について、以下に説明す

る。

【0027】図2および図6に示すように、第1リヤシート26が第2保持手段40に保持された状態（第2位置P2）では、この第1リヤシート26がサイドドア16a側に配置されるとともに、第1リヤシート28がサイドドア16b側に配置されており、前記第1リヤシート26、28の間にスペースが存在している。このため、フロントシート22、24の間（第1中央ウォータースルーユニット用通路）から第1リヤシート26、28の間（第2中央ウォータースルーユニット用通路）を通って第2リヤシート30に直線的（矢印D方向）に延在するウォータースルーユニット100が形成され、所謂、キャブテンシートモードとなる。従って、車室18内での移動が極めて容易に遂行される。

【0028】次いで、第1リヤシート26を第1リヤシート28側に近接して配置する作業について説明する。図4および図5に示すように、操作部86が車両12の前方（矢印E方向）に引張されると、この操作部86に連結されている一対の駆動ワイヤ66が矢印E方向に引張される。このため、駆動ワイヤ66の一端が係合するレバーパー部材68は、矢印F方向に揺動し、このレバーパー部材68の揺動支点である回動軸70がコイルスプリング74の弾発力を抗して回動する。回動軸70には、ラッチ部材72の一端側が固着されており、このラッチ部材72は、矢印C方向とは逆の矢印G方向に揺動して、爪部80が第2保持手段40を構成する第2ストライカ52a、52bから離脱する。

【0029】この状態で、第1リヤシート26の着座部32の後部側を上方に傾けながら、この着座部32の前部側に設けられている係止手段58を構成するフック部材62a、62bの係止溝部64a、64bから第2係止棒体50a、50bを離脱させる。これにより、着座部32は、第2保持手段40から離脱される（図7参照）。

【0030】さらに、図7中、矢印に示すように、第1リヤシート26は、第2保持手段40の上方から第1保持手段38の上方に移動され、この第1リヤシート26の着座部32に設けられているフック部材62a、62bの係止溝部64a、64bに前記第1保持手段38の第1係止棒体42a、42bを係合させる。

【0031】一方、ロック手段60では、操作部86が引張されてラッチ部材72がガイドピン82と溝部84との案内作用下に矢印G方向に所定の角度に保持された状態で、第1ストライカ44a、44bに対応して移送される。そして、操作部86の引張力が解除されると、各ラッチ部材72は、コイルスプリング74の弾発力を介して回動軸70と一体的に矢印C方向に変位し、爪部80が第1ストライカ44a、44b内に揺動して固定される。

【0032】これにより、第1リヤシート26は、第1

保持手段38に保持され、図8に示すように、前記第1リヤシート26と第1リヤシート28とが当接してベンチシートを構成し（第1位置P1）、該第1リヤシート26とサイドドア16aとの間に所定のスペースが形成される。従って、車室18内には、フロントシート22、24の間（第1中央ウォークスルーユ通路）から第1リヤシート26とサイドドア16aとの間（側方ウォークスルーユ通路）を通って第2リヤシート30に至る屈曲したウォークスルーユ通路102が形成され、所謂、ベンチシートモードとなる（矢印H参照）。

【0033】この場合、ウォークスルーユ通路102は、屈曲するものの、第1リヤシート26とサイドドア16aとの間にスペースが形成される。このため、特にサイドドア16aから第2リヤシート30への乗り降りを行う際、前記第1リヤシート26に邪魔されることがなく、前記第2リヤシート30への乗り降り動作が円滑に遂行される。

【0034】このように、第1の実施形態では、車幅方向（矢印B方向）に第1リヤシート26、28が配置されており、この第1リヤシート28が、車室18内でサイドドア16b側に近接して配置される一方、前記第1リヤシート26が、第1および第2保持手段38、40を介して該第1リヤシート28に近接する第1位置P1と、この第1リヤシート28から離間してサイドドア16a側に近接する第2位置P2とに配置自在である。

【0035】これにより、図6に示すように、センターウォークスルーユ可能にする直線上ウォークスルーユ通路100を形成する場合や、図8に示すように、特にサイドドア16aから第2リヤシート30への乗り降りを円滑に行う要請等が生じたとき、第1リヤシート26を移動させるだけで、容易かつ迅速に対応することができる。従って、ライフスタイルの変化等による車両12に対する仕様の変更に容易に対応し、幅広い層の利用者を満足させることができるという効果が得られる。

【0036】さらに、第1および第2保持手段38、40は、実質的にフロア20上に設けられた第1係止棒体42a、42b、第2係止棒体50a、50bおよび第1ストライカ44a、44b、第2ストライカ52a、52bを備えるだけでよい。このため、シート配置構造10全体の構成が一挙に簡素化されるという利点が得られる。

【0037】なお、第1の実施形態では、着座部32に、図4および図5に示すロック手段60を設けているが、このロック手段60に代替して、図9に示すロック手段120を用いることができる。

【0038】ロック手段120は、駆動ワイヤ122の一端が係合するレバーパー材124を備え、このレバーパー材124の他端に回転軸126を介してカム部材128が係着される。カム部材128は、ガイドピン130とガイド溝132を介して回転範囲が規制されており、軸

134を介して回動自在なラッチ部材136は、ガイドピン138とガイド溝140を介してその回動範囲が規制されている。

【0039】ラッチ部材136の周面には、カム部材128に係合する切り欠き部142と、この切り欠き部142に前記カム部材128が係合した状態で、第1ストライカ44a、44bまたは第2ストライカ52a、52bに係合する爪部144とが設けられる。カム部材128とラッチ部材136は、それぞれのガイドピン130、138に張設されたコイルスプリング146を介して矢印方向に付勢されている。

【0040】このように構成されるロック手段120では、駆動ワイヤ122が矢印I方向に引張されると、レバーパー材124が矢印J方向に揺動して回転軸126と一緒にカム部材128が矢印J方向に回動する。そして、カム部材128は、ラッチ部材136の切り欠き部142から離脱し、このラッチ部材136がコイルスプリング146の引張作用下にガイドピン138とガイド溝140の案内作用下に矢印K方向に揺動する。これにより、ラッチ部材136の爪部144は、第1ストライカ44a、44bまたは第2ストライカ52a、52bから離脱する。従って、ロック手段120は、前述したロック手段60と同様の作用を営むことができる。

【0041】次に、本発明の第2の実施形態に係る車両用シート配置構造200について説明する。なお、第1の実施形態に係るシート配置構造10と同一の構成要素には同一の参照符号を付してその詳細な説明は省略する。

【0042】図10および図11に示すように、シート配置構造200は、第1リヤシート26を、第1リヤシート28に近接する第1位置P1aからこの第1リヤシート28に対して離間する車室側部、すなわちサイドドア16aに近接する第2位置P2aまで移動自在に支持する横方向レール部材202、204を備える。第1リヤシート26の底部には、横方向レール部材202、204に係合して車幅方向にスライド可能な可動ガイド部材206、208が互いに平行に固着される（図12参照）。

【0043】横方向レール部材202、204は、互いに平行して車幅方向（矢印B方向）に延在しており、歩行の邪魔にならないように、フロア20上で可及的に低い位置に配設される。なお、フロア20に車幅方向に指向して凹部210、212を設け、この凹部210、212に沿って横方向レール部材202、204を配設することが望ましい（図12参照）。あるいは、フロア20上に設けられるフロアカーペット（図示せず）に、横方向レール部材202、204に対応した逃げ用開口部を形成することが望ましい。

【0044】図13に示すように、横方向レール部材202、204には、第1リヤシート26を第1リヤシ

ト28に近接する第1位置P1aに保持する第1保持手段214と、この第1リヤシート26をサイドドア16a側に近接する第2位置P2aに保持する第2保持手段216とが設けられる。

【0045】第1および第2保持手段214、216は、それぞれ横方向レール部材202、204の所定の位置に固定される係止部材218、220と、可動ガイド部材206、208に回動自在に設けられて前記係止部材218、220に係合自在なラッチ部材222、224とを備える。ラッチ部材222は、操作レバー226に連結されて回動自在であり、この操作レバー226に駆動ワイヤ228の一端が係合する一方、前記駆動ワイヤ228の他端がラッチ部材224に連結される。ラッチ部材222、224は、図示しないスプリングを介して係止部材218、220側に付勢されている。

【0046】このように構成されるシート配置構造200では、第1リヤシート26を、図10に示すキャブテンシートモードからベンチシートモード(図11中、実線参照)に変更する際、先ず、図13に示すように、操作レバー226が矢印M方向に揺動される。このため、ラッチ部材222が係止部材218から離脱するとともに、駆動ワイヤ228を介してラッチ部材224が係止部材220から離脱する。従って、第2保持手段216による第1リヤシート26の固定作用が解除される。

【0047】この状態で、第1リヤシート26は、横方向レール部材202、204に沿って第1リヤシート28側に移動された後、操作レバー226の操作が解除される。これにより、ラッチ部材222、224は、第1保持手段214を構成する係止部材218、220に係合し、第1リヤシート26がベンチシートモードに固定される。

【0048】このように、第2の実施形態では、第1リヤシート26が横方向レール部材202、204に沿って車幅方向にスライドされるだけで、この第1リヤシート26がキャブテンシートモードとベンチシートモードとに変更可能となる。従って、特に第1リヤシート26を持ち上げる必要がなく、前記第1リヤシート26の移動が一層容易かつ効率的に遂行されるという効果が得られる。

【0049】図14は、本発明の第3の実施形態に係る車両用シート配置構造300の斜視説明図である。なお、第1の実施形態に係るシート配置構造10と同一の構成要素には同一の参照符号を付して、その詳細な説明は省略する。

【0050】シート配置構造300は、第1リヤシート26を図示しない他の第1リヤシートに近接する第1位置P1に保持する第1保持手段302と、この第1リヤシート26を前記図示しない他の第1リヤシートから離間する車室側部に近接する第2位置P2に保持する第2保持手段304とを備える。

【0051】第1および第2保持手段302、304は、第1リヤシート26が車幅方向(矢印B方向)に移動する範囲に対応して前記車幅方向に所定の長さだけ延在する共通の係止棒体306、308を有する。係止棒体306、308は、第1リヤシート26を車幅方向に移動する際のガイド機能を有しており、この第1リヤシート26の着座部32の前部側に設けられたフック部材62a、62bがそれぞれ係止棒体306、308に係合した状態で、前記第1リヤシート26が車幅方向に沿って第1位置P1と第2位置P2との間で移動可能である。

【0052】このように構成されるシート配置構造300では、例えば、第1リヤシート26を第1位置P1から第2位置P2に配置する際に、以下に説明する作業が行われる。

【0053】先ず、操作部86が矢印E方向に引張され、駆動ワイヤ66を介してレバーハンドル68が矢印E方向に揺動する。このため、回動軸70に一端側が固着されているラッチ部材72が矢印G方向に揺動し、爪部80が第1保持手段302を構成する第1ストライカ44a、44bから離脱する。この状態で、図15に示すように、第1リヤシート26の着座部32の後部側が上方に傾けられてロック手段60が解除される一方、係止手段58を構成するフック部材62a、62bが係止棒体306、308上に係合している。

【0054】次いで、第1リヤシート26は、図15に示す前傾姿勢のまま、第1位置P1から第2位置P2に移動する。その際、第1リヤシート26の着座部32に設けられているフック部材62a、62bが係止棒体306、308上に係合した状態で、この第1リヤシート26が車幅方向に移動する。

【0055】このため、第3の実施形態では、作業者は、第1リヤシート26を第1位置P1から第2位置P2に移送する間に、この第1リヤシート26の全重量を支持する必要がなく、前記第1リヤシート26の移送作業が簡素化される。しかも、フック部材62a、62bが係止棒体306、308に常時係合することにより、第1リヤシート26の位置決め作業が容易なものとなる。これにより、操作性が一層向上するという効果が得られる。

【0056】

【発明の効果】以上のように、本発明に係る車両用シート配置構造では、車幅方向に二以上のシートが配置されるとともに、少なくとも一のシートが第1保持手段を介してこれに隣り合う別のシートに近接する位置に保持される一方、第2保持手段を介して前記別のシートから離間する車室側部に保持される。このため、一のシートと別のシートとでベンチシートを構成して車室側部にウォータースルー用通路を設けることや、キャブテンシートを構成して前記一のシートと前記別のシートとの間にウォ

ークスルーア用通路を形成することが、選択的かつ容易に行われる。従って、種々の使用状況等に応じて一のシートを車幅方向に移動させることができ、汎用性に優れるという利点が得られる。

【0057】また、本発明では、一のシートが、横方向レール部材に沿って別のシートに近接する位置から該別のシートに対して車幅一方向に離間する車室側部まで移動自在である。これにより、一のシートを横方向レール部材に沿ってスライドさせるだけでよく、前記一のシートの取り扱い作業性が有効に向上する。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の第1の実施形態に係る車両用シート配置構造を組み込む車両の内部概略斜視説明図である。

【図2】前記車両の内部概略平面説明図である。

【図3】前記シート配置構造を構成する第1および第2保持手段の平面説明図である。

【図4】前記シート配置構造の斜視説明図である。

【図5】前記シート配置構造の側面説明図である。

【図6】第1リヤシート同士が離間した状態の概略斜視説明図である。

【図7】前記第1リヤシートの一方を前記第2保持手段から第1保持手段に移動させる際の斜視説明図である。

【図8】前記一方の第1リヤシートを別の第1リヤシート側に配置した状態の斜視説明図である。

【図9】前記シート配置構造を構成する別のロック手段の斜視説明図である。

【図10】本発明の第2の実施形態に係る車両用シート配置構造を組み込む車両の内部概略斜視説明図である。

【図11】前記シート配置構造の平面説明図である。

【図12】前記シート配置構造の側面説明図である。

【図13】前記シート配置構造を構成する保持手段の側面説明図である。

【図14】本発明の第3の実施形態に係る車両用シート配置構造の斜視説明図である。

【図15】前記シート配置構造の動作を説明する側面図である。

【図16】センターウォークスルーアの配置状態を示す平面図である。

【図17】ベンチシートの配置状態を示す平面図である。

10

【符号の説明】

10、200、300…シート配置構造

12…車両 16a、16b…

サイドドア

18…車室 20…フロア

26、28、30…リヤシート 32…着座部

38、40、214、216、302、324…保持手段

42a、42b、50a、50b、306、308…係止棒体

44a、44b、52a、52b…ストライカ

58…係止手段 60、120…ロック手段

62a、62b…フック部材 66、228…駆動ワイヤ

72、136、222、224…ラッチ部材

202、204…横方向レール部材 206、208…可動ガイド部材

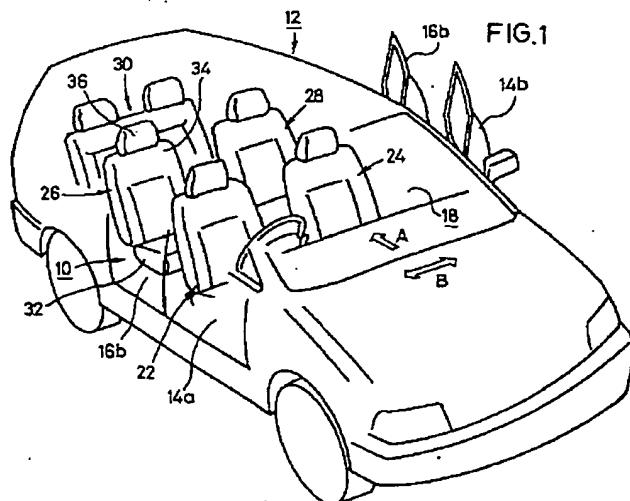
218、220…係止部材 226…操作レバ

20

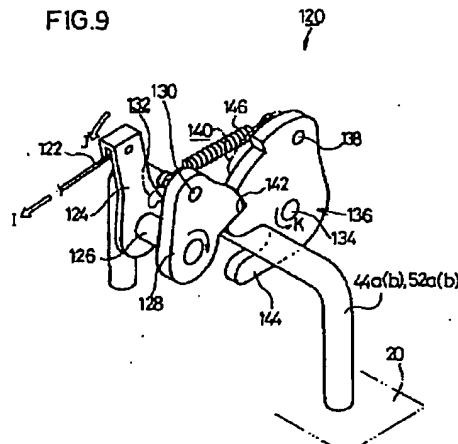
—

30 —

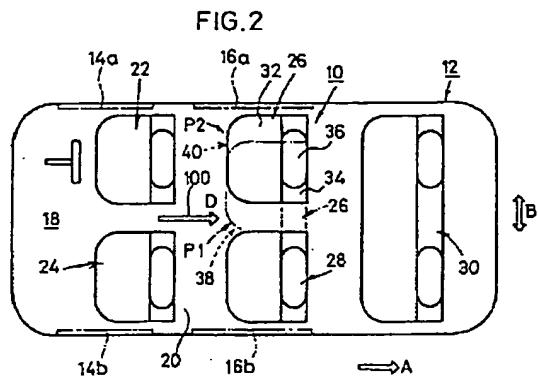
【図1】



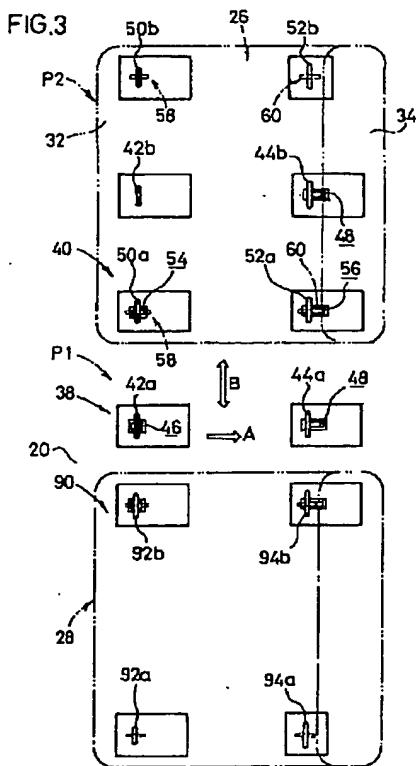
【図9】



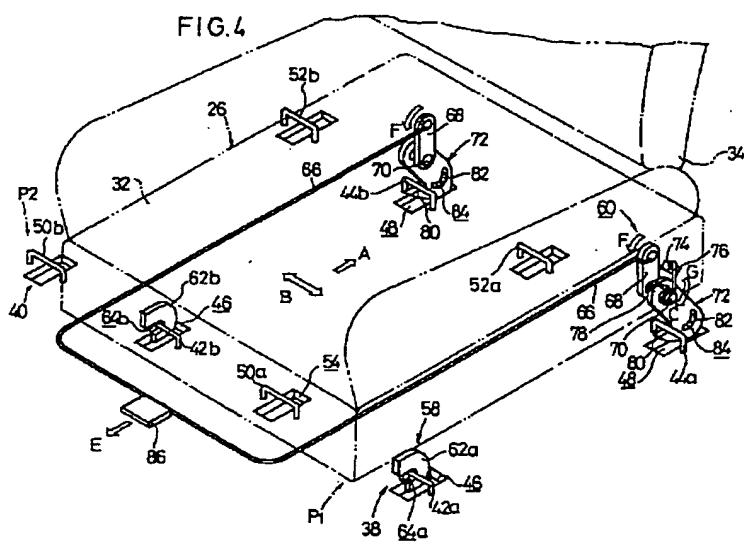
【図2】



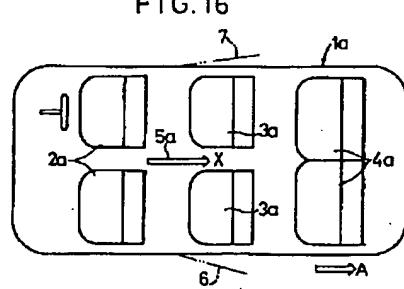
【図3】



【図4】

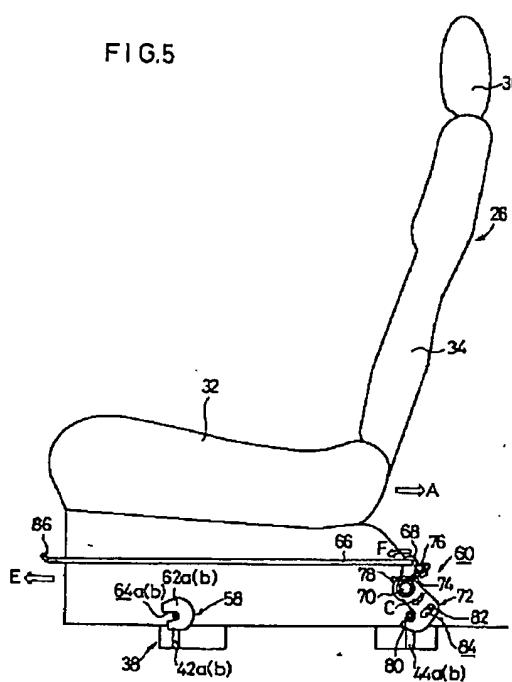


【図16】



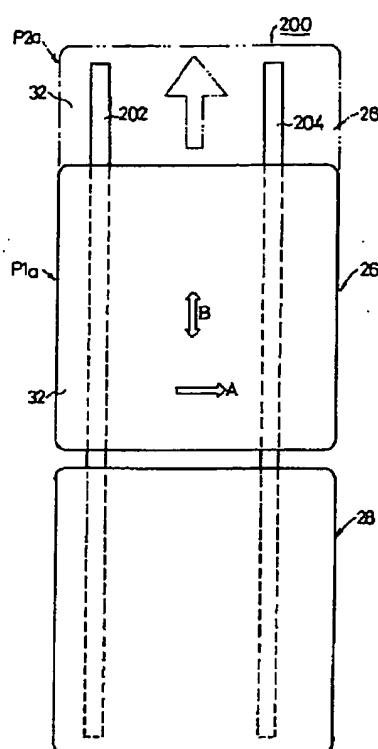
【図5】

FIG.5



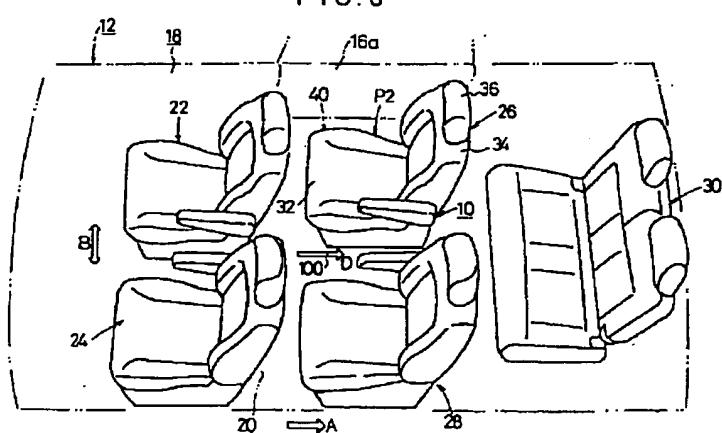
【図11】

FIG.11



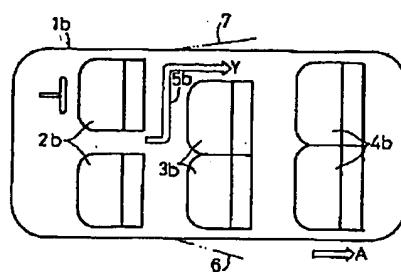
【図6】

FIG.6

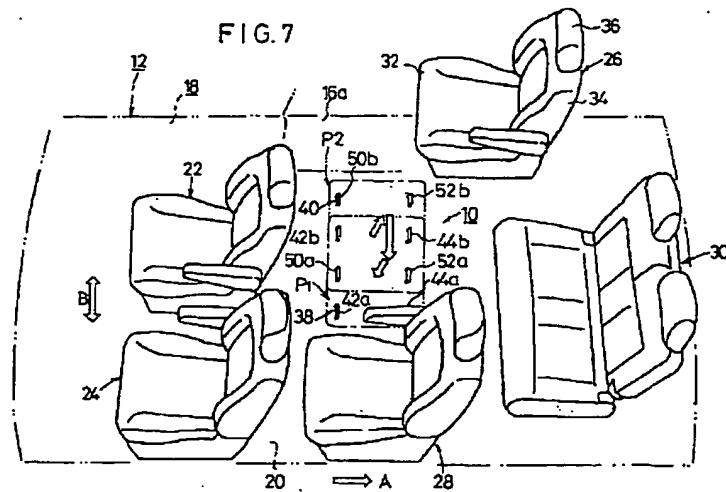


【図17】

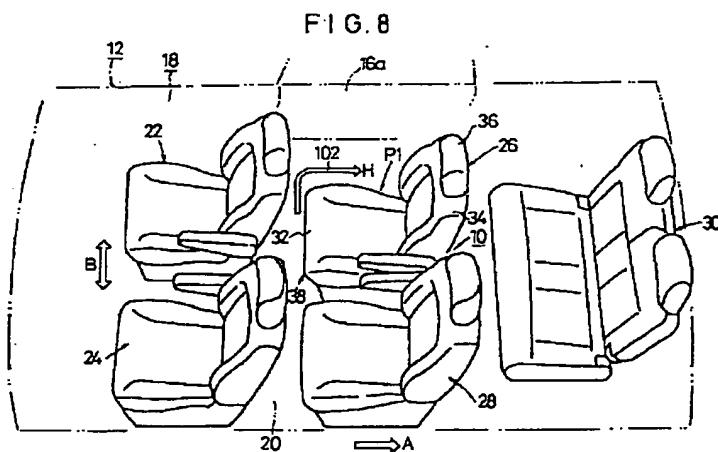
FIG.17



【図7】

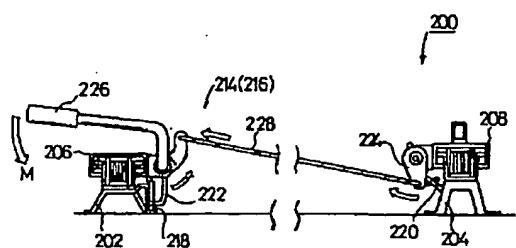


【図8】



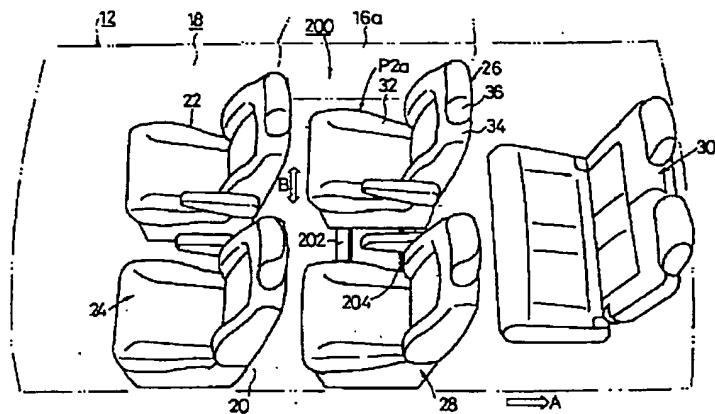
【図13】

FIG.13



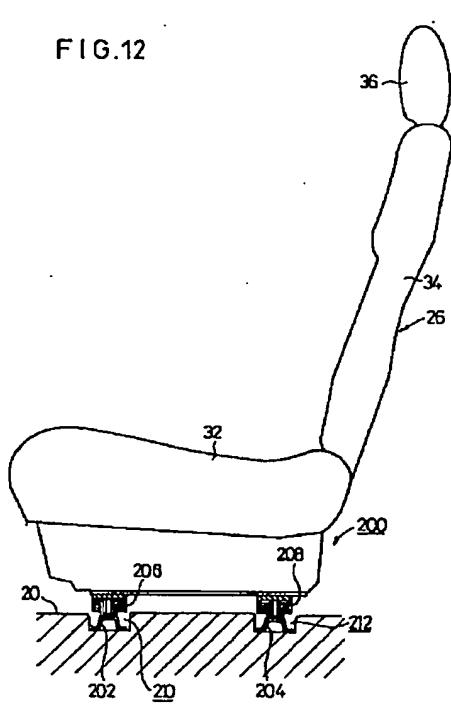
【図10】

FIG. 10



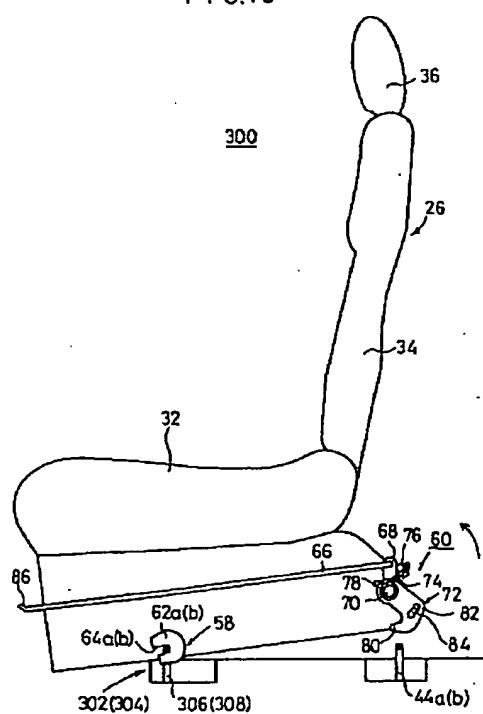
【図12】

FIG.12



【図15】

FIG.15



【図14】

